

trasporto ferroviario – treno in ritardo – diritti degli utenti

Trasporto – diritti utenti – ritardo treno – competenza Autorità di regolazione del trasporto – Tar Piemonte, sez. II, 18 giugno 2019, n. 690, commento a cura dell'Avv. Silvia Albanese

Fatto. La ricorrente impugnava, con ricorso straordinario al Capo dello Stato, la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la quale l'Autorità approvava le misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie.

In particolare, la ricorrente impugnava la parte in cui prevede che per la determinazione del ritardo utile ai fini del riconoscimento del diritto all'indennizzo i gestori dei servizi: ove il materiale rotabile lo consenta, utilizzano dispositivi automatici di registrazione dell'apertura delle porte; ove il materiale rotabile non lo consenta, considerano l'orario di apertura delle porte del treno, registrato dal Capotreno o con altra modalità idonea; un orario stimato, tenendo conto delle rilevazioni del gestore dell'infrastruttura, della distanza tra il punto di tale rilevazione e il punto di discesa dell'utente, e del tempo necessario all'apertura delle porte del treno.

Decisione. Il TAR rigetta il ricorso.

Secondo il Collegio la censura, secondo cui l'unico soggetto deputato alla rilevazione dell'orario di arrivo del treno sarebbe il gestore di rete, il cui sistema di sicurezza registra automaticamente il momento in cui la prima parte del convoglio raggiunge il binario di stazionamento relativo alla propria, sarebbe del tutto infondata.

I giudici di primo grado escludono la pertinenza dell'art. 11 co. 3 del d.lgs. n. 112/2015, secondo cui il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario.

La disposizione, infatti, non è in alcun modo pertinente con la tutela dei diritti dei consumatori e utenti.

La norma invocata dalla ricorrente attiene alla accessibilità e sicurezza della rete, certamente demandata all'esclusivo controllo del gestore di rete stessa nella sua attività di governance della rete, ma nulla ha a che fare con la puntualità del servizio che il gestore del servizio deve garantire all'utente.

Pertanto, da un punto di vista logico e normativo, è evidente che per l'utente l'unico momento qualificabile come arrivo è quello in cui egli può effettivamente scendere dal convoglio e perseguire le proprie esigenze.

Pertanto, il contratto di trasporto esaurisce la sua funzione a destinazione, cioè nel luogo in cui le parti hanno convenuto che il passeggero sia trasportato e che non è il primo tratto del binario

trasporto ferroviario – treno in ritardo – diritti degli utenti

della stazione.

Questa conclusione è valorizzata anche dalla normativa europea.

Il regolamento CE n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario, attribuisce all'Autorità di regolazione di trasporto la funzione di organismo di controllo, con compiti di accertamento delle violazioni di tale normativa e di applicazione delle relative sanzioni.

Peraltro, il regolamento disciplina anche le conseguenze del ritardo per l'arrivo del passeggero alla destinazione finale che non può che essere la discesa in stazione e non qualunque porzione di binario della stazione stessa.

Inoltre, l'art. 3 par. 12 del regolamento definisce il ritardo come la differenza di tempo tra l'ora di arrivo prevista del passeggero secondo l'orario pubblicato e l'ora del suo arrivo effettivo o previsto e dispone che, a fini sanzionatori, non può che essere letto in combinato disposto con la disciplina dei rimborsi e ulteriori rimedi per i ritardi specificamente prevista dall'art. 16 che contempla, come detto, il ritardo alla destinazione finale prevista dal contratto di trasporto.

A ciò si aggiunga quanto chiarito dalla comunicazione della Commissione europea 2015/C 220/01, ovvero che il ritardo si riferisce sempre al ritardo del viaggio del passeggero (parte debole del rapporto) e che l'intera normativa è a tutela delle prerogative e degli interessi del trasportato, il quale realizza il proprio interesse alla discesa in stazione.

Il Collegio, da ultimo, richiama anche la giurisprudenza della Corte di giustizia (in particolare Causa C-452/2013) in tema di trasporto aereo, proprio con riferimento alla nozione di arrivo, valida per determinare il ritardo indennizzabile nell'interesse dei passeggeri.

Anche la CGUE ha chiarito che, per arrivo, deve considerarsi il momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aeromobile e i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo.

Sul punto, la Corte ha precisato che, posto che la normativa di tutela dei consumatori e utenti dei servizi di trasporto ha una matrice uniforme eurounitaria, l'interpretazione deve essere nei vari Paesi membri oggettiva e ugualmente uniforme, escludendo che la nozione di ritardo possa essere contrattualmente definita dagli interessati, proprio a garanzia di uniformità interpretativa e certezza.

Alla luce di tali considerazioni nazionali ed eurounitarie, il TAR rigetta il ricorso e attribuisce all'Autorità di regolazione del trasporto, la competenza in materia, ed anzi, l'ART è proprio lo specifico organismo nazionale preposto a vigilare sul rispetto dei diritti degli utenti del trasporto ferroviario e a sanzionarne le eventuali violazioni.